



CENTENARIO DEL CANAL DE PANAMA 1914 – 2014

El próximo 15 de Agosto del presente año 2104, se cumplen los primeros cien años del Canal de Panamá, que es la principal vía de navegación interoceánica entre el Océano Atlántico y el Océano Pacífico que atraviesa el Istmo de Panamá en su punto más estrecho. Antes de su apertura, los pasos naturales utilizados entre ambos océanos eran el estrecho de Magallanes y el cabo de Hornos, ubicados en el extremo meridional de América, plena zona austral de Chile.

Desde su inauguración, el Canal ha permitido acortar en tiempo y distancia la comunicación marítima, dinamizando el intercambio comercial y económico al proporcionar una vía de tránsito corta y relativamente barata entre los dos océanos, influyendo decisivamente en los patrones del comercio mundial e impulsando la expansión económica de muchos países y regiones remotas del mundo. En el año 2012, Estados Unidos, China, Chile, Japón y Corea del Sur fueron los cinco principales usuarios del canal.

El canal se encuentra en funcionamiento en manos panameñas, por medio de los Tratados Torrijos-Carter, firmado el 7 de septiembre de 1977, en Washington, por el presidente de los Estados Unidos, Jimmy Carter y el presidente de Panamá Omar Torrijos Herrera. Este Tratado, que cancelaba el término “a perpetuidad” del antiguo Tratado Hay-Bunau Varilla”, entró en vigencia a las 12:00 P.M. del 31 de diciembre de 1999, fecha en el que fue recibido por la ex-Presidenta Mireya Moscoso de manos del ex-Presidente Carter.

Desde el punto de vista técnico, el canal de Panamá es uno de los mayores logros de la ingeniería moderna, ya que durante su construcción, se eliminaron más de 183 millones de m³ de material originalmente excavado, lo que equivale similarmente a la figura de acopiar ese volumen en un tren

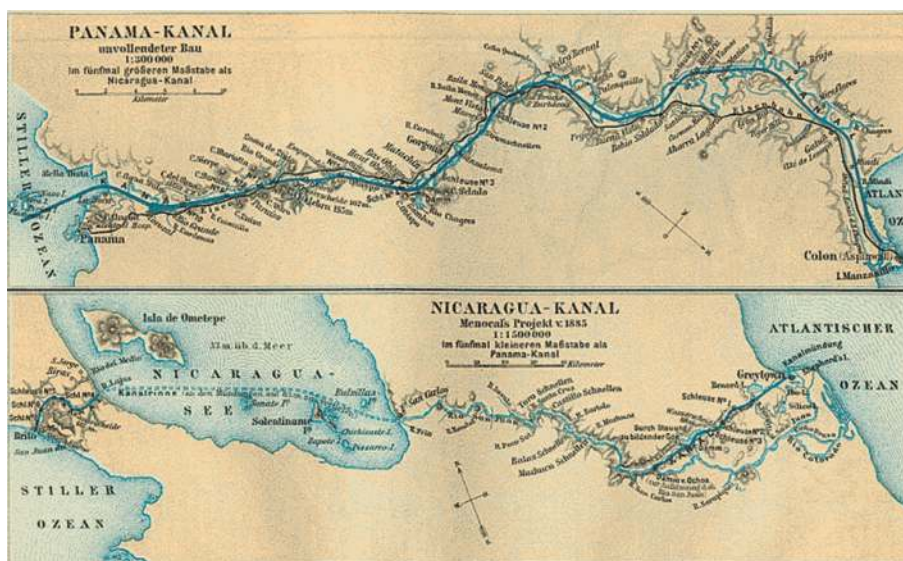
de plataformas que daría la vuelta al mundo cuatro veces. Del Atlántico al Pacífico, el Canal mide 80 kilómetros de largo; tiene una profundidad de 12,8 metros en el Atlántico y de 13,7 metros en el Pacífico, con un ancho de 91 a 300 metros. Posee dos puertos terminales, uno en cada océano; tres juegos de esclusas gemelas, Miraflores, Gatún y Pedro Miguel, y uno de los mayores lagos artificiales del mundo, el Gatún, que cubre 425 kilómetros cuadrados y que se formó por una represa de tierra construida a través del cauce del río Chagres.

Historia de la Construcción del Canal

La historia del Canal de Panamá se remonta a los primeros exploradores españoles en América, ya que la delgada franja de tierra del istmo de Panamá, se constituyó desde la conquista en un lugar idóneo donde crear un paso para el transporte marítimo entre los dos océanos. Así, desde comienzos del siglo XVI Colón navegaría por Centroamérica buscando una vía de paso en su cuarto viaje, sin éxito, lo que trascendió en expediciones futuras, atrayendo también la atención de Hernán Cortés en la zona.

El primer navegante portugués Fernando de Magallanes, descubrió en el año 1520 un paso entre el Atlántico y el Pacífico en el extremo austral de América del Sur, cuyo estrecho tomó el nombre del explorador. Sin embargo, el viaje demostró que el camino era demasiado extenso y peligroso y había, además, que navegar hasta el extremo sur del continente americano, por lo que existió la necesidad de encontrar una forma más fácil de llegar a los Mares del Sur.

En 1524, el rey Carlos I sugiere excavar un canal en algún lugar de Panamá que haría que los viajes a Perú



Mapa alemán de 1888 que muestra la ruta propuesta para el canal de Panamá y la ruta alternativa del canal de Nicaragua

fuesen más cortos y permitiría que los buques evitaran el cabo de Hornos y sus peligros, especialmente para el transporte de oro. Un primer proyecto se planteó en 1529, pero la situación política en Europa y el nivel tecnológico de la época lo hicieron imposible.

En 1550, un navegante portugués, Antonio Galvao, pensó que la única manera de crear un acceso rápido a los mares del sur sería un paso artificial y que las únicas ubicaciones posibles serían Tehuantepec, Nicaragua, Panamá o Darién. El proyecto no se llevaría a cabo y, durante el reinado de Felipe II, el Geógrafo José de Acosta escribió en 1590 un informe sobre la dificultad de unir los dos océanos como querían algunos navegantes y exploradores españoles: «Algunas personas han hablado de excavar este terreno de seis leguas y unir un mar con el otro [...]. Eso sería inundar la tierra porque un mar está más bajo que el otro». Al margen de estas razones y otras de índole teológico, también se contempló que otras potencias marítimas podrían sacar partido del canal.

Con Felipe II, el proyecto retomó importancia y se encargó un estudio a ingenieros holandeses pero el Consejo de Indias alertó de que ese proyecto podría suponer una exposición de los territorios españoles en América. Incluso durante el siglo XVIII se mantuvo el proyecto, pero la Corona tenía otras prioridades.

El proyecto Darién fue otro intento de establecer una ruta entre los océanos. En julio de 1698, cinco buques partieron de Leith, Escocia, con el fin de establecer una colonia en Darién y construir una ruta para el comercio con el oriente. Los colonos llegaron en noviembre a Darién y la llamaron Caledonia, pero la expedición estuvo mal preparada para las condiciones adversas que allí encontraron, sufrieron las enfermedades locales y la mala organización. Los colonos abandonaron Nueva Edimburgo, dejando cuatrocientas tumbas detrás de ellos. Otra expedición de ayuda que ya había partido de Escocia, llegó a la colonia en noviembre de 1699 donde encontró los mismos problemas, además de un ataque y un bloqueo de los españoles. El 12 de abril de 1700, Caledonia es abandonada por última vez.

La idea del canal permaneció en suspenso durante un tiempo para no reaparecer hasta principios del siglo XIX, después del viaje del naturalista prusiano, el

barón Alexander von Humboldt, quien preparó un proyecto de excavación del istmo entre el Chagres y Panamá.

La República de Nueva Granada, ya independizada, actual Colombia y a la que pertenecía el territorio de Panamá, dió en 1839 una concesión por primera vez a una empresa francesa, para establecer una línea de comunicación desde la ciudad de Panamá a cualquier punto de la costa atlántica. Francia realizó estudios de campo y los resultados fueron lo suficientemente positivos para que el primer ministro francés Guizot, enviase a un oficial para constatar esas ventajas. El oficial no encontró nada sobre el terreno que pudiera confirmar tal optimismo, más bien al contrario destacó la dificultad del proyecto lo que impulsó al gobierno francés a desinteresarse por el canal, renunciando a la empresa.

El proyecto estuvo en el aire durante algún tiempo. Entre 1850 y 1871 se llevaron a cabo varios estudios, lo que llevó a la conclusión de que los dos caminos más favorables eran a través de Panamá (entonces parte de Colombia) y a través de Nicaragua. Una tercera opción, más improbable, lo constituía una ruta a través del istmo de Tehuantepec en México.

Mientras tanto, se pone de manifiesto que el camino terrestre existente de Las Cruces ya no es suficiente y que se necesitaba de todas formas, uno más rápido y menos costoso para el transporte por el istmo. Dada la dificultad de construir un canal, un ferrocarril pareció ser la solución ideal.

Los estudios se iniciaron en 1827 y se propusieron varios proyectos, los que buscaron el debido financiamiento. A mediados de siglo, aparecen otros factores que alentaron el proyecto como fueron en 1848 la anexión de California por los Estados Unidos y el desplazamiento de colonos a la costa oeste, cada vez en mayor número, lo que hace aumentar la demanda de una ruta rápida entre los océanos. La

fiebre del oro en el nuevo territorio, incrementa aún más los desplazamientos de colonos hacia el oeste.

El ferrocarril de Panamá se construyó a través del istmo entre 1850 y 1855, con 75 km de largo, desde Colón en la costa atlántica hasta Panamá en el Pacífico. El proyecto representa una obra maestra de la ingeniería de su época, realizado en condiciones muy difíciles: se estima que más de 12.000 personas murieron en su construcción, la mayoría de cólera y malaria.

Hasta la apertura del canal, el ferrocarril transportó el mayor volumen de carga (minerales, materiales y otros) por unidad de longitud de todas las vías férreas en el mundo. La existencia del ferrocarril fue un factor clave en la selección de Panamá para la construcción del canal.

En mayo de 1879, el francés Ferdinand de Lesseps, que había completado la excavación del canal de Suez, presenta en la Sociedad de Geografía de París su proyecto de canal interoceánico sin esclusas, que debía conectar el Océano Pacífico con el Océano Atlántico por el istmo de Panamá. El proyecto de Lesseps se aceptó y se compraron los derechos para la concesión por diez millones de francos. El costo de las obras se estimó en 600 millones de francos, y se fundó una empresa, la Compagnie universelle du canal interocéanique de Panama, que recaudó los fondos necesarios para dirigir el proyecto.

Las obras comenzaron en 1881, enfrentándose a varios retos como el terreno accidentado, las epidemias y enfermedades con la elevada mortalidad entre el personal, entre otros. La construcción se retrasó, y Lesseps hizo un llamamiento a los pequeños inversores a través de hombres de negocios como el Barón de Reinach y Cornelio Herz, que no dudaron en sobornar a la prensa, a los ministros y parlamentarios corruptos para obtener financiación pública. El caso se descubrió y condujo al “escándalo de Panamá”, mientras que Gustave Eiffel, consultado sobre el proyecto, puso en tela de juicio su diseño y llegó a la conclusión de que el canal debía incluir esclusas para adaptarse al montañoso relieve de la región, principal obstáculo en la ruta del canal.

Efectivamente, como Ferdinand de Lesseps eligió inicialmente la opción de un canal a nivel como lo hizo con el canal de Suez, un proyecto de ese tipo en Panamá

significaba tener que pasar por el macizo de la Culebra y por tanto, verse obligados a un trabajo enorme de excavar una muy profunda trinchera en un campo formado por diferentes capas geológicas.

Desde 1886, los opositores de Lesseps no le dejaron en paz y las intrigas contra la empresa fueron cada vez más abiertas y afectaron a la opinión pública, lo que resultó nefasto porque el dinero se terminó y en 1888 las arcas estaban vacías. Lesseps se vio obligado a parar todos los trabajos y abandonar el proyecto, lo que representó el final del «Canal francés».

Caída en quiebra el 4 de febrero de 1889, la compañía de Lesseps fue asumida por el ingeniero jefe de la obra de construcción del canal, Phillipe Jean Bunau-Varilla, que estaba llevando a cabo nuevos trabajos según el proyecto de Eiffel. Sin apoyo financiero, Bunau-Varilla se dirige al gobierno de los EE. UU., al que decide ceder los derechos de explotación y construcción del Canal de Panamá y el control de la zona en torno al mismo.

En el año 1902 se firma la ley Spooner por el presidente Roosevelt, a partir de la cual los EE. UU. acordaron reanudar la construcción del canal de Panamá tras el fracaso de la empresa francesa. Así, se firmó el Tratado Herrán - Hay, entre el gobierno colombiano y estadounidense con el objeto de la construcción de un canal transoceánico por el istmo de Panamá.

Sin embargo, el tratado fue rechazado por el Senado de Colombia lo que empujó a un grupo de panameños encabezados por José Agustín Arango, a establecer un movimiento separatista que permitiera a los panameños negociar directamente un tratado para la construcción del canal con los Estados Unidos. La separación de Panamá de Colombia con el apoyo estadounidense, se llevó a cabo el 3 de noviembre de 1903, fecha a partir de la cual las aspiraciones del presidente Theodore Roosevelt y de la élite panameña de construir un canal de Panamá, se vieron formalizadas casi inmediatamente después de la revolución que provocó la separación de Panamá de Colombia, el 18 de Noviembre de 1903 con la firma del Tratado Hay-Bunau Varilla.

La nueva República de Panamá, representada por Bunau-Varilla, concede a EE. UU. los derechos a perpetuidad



Construcción de esclusas en el canal en 1913.

del canal y una amplia zona de 8 kilómetros a cada lado del mismo, a cambio de una suma de 10 millones de dólares y una renta anual de 250.000 dólares.

El 7 de enero de 1914, la grúa flotante Alexander La Valle realizó el primer tránsito completo por el canal. Sin embargo, no fue sino hasta el 15 de agosto de 1914 cuando el vapor Ancón inauguró oficialmente el canal de Panamá.

Devolución del Canal a Panamá

El Tratado Hay-Bunau-Varilla, es muy contestado en las décadas siguientes y diversos reclamos e instancias dejan ver el deseo de Panamá de recuperar el control de la Zona del Canal.

Las negociaciones que llevan al desenlace de la devolución del Canal, se iniciaron en el año 1970. El 7 de septiembre de 1977, el presidente de Estados Unidos Jimmy Carter y el jefe de Gobierno de Panamá, Omar Torrijos, firmaron el Tratado Torrijos-Carter, por el cual EE.UU. se compromete a devolver a Panamá el control completo del canal el último día del año 1999, lo que efectivamente ocurre a las 12:00 hrs. en punto.

La República de Panamá, asumió la responsabilidad total por la administración, funcionamiento y mantenimiento del canal de Panamá al mediodía del 31 de Diciembre de 1999. La entidad gubernamental, denominada la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), creada por la Constitución Política de la República de Panamá y organizada por la Ley 19 del 11 de Junio de 1997, es la responsable de la administración del Canal.

Según la Constitución de Panamá, el Canal constituye un patrimonio inalienable de la nación, por lo cual no puede ser vendido, ni cedido, ni hipotecado, ni de ningún otro modo gravado o enajenado. El régimen jurídico que se estableció para la ACP tiene como objetivo fundamental el preservar las condiciones de funcionamiento del Canal de Panamá.

En el año 2016, para una mejor y más rápida atención a la demanda del cruce, se anunció la propuesta de la ampliación del Canal de Panamá mediante la construcción de un tercer juego de esclusas y la ampliación del cauce de navegación. Este proyecto, se basa en la construcción de nuevas esclusas, una en lado Atlántico y otra en el lado Pacífico del canal, para permitir el paso de buques tamaño Post-Panamax, los cuales, dado que superan el tamaño Panamax, actualmente no pueden navegar por la vía interoceánica. El costo aproximado de esta operación según la Autoridad de Canal de Panamá (ACP), será de 5.250 millones de dólares.

Las obras de ampliación del canal de Panamá dieron inicio el lunes 3 de septiembre de 2007, con la detonación del cerro Cartagena ubicado a las riberas del canal. Se pretendía

inaugurar las nuevas esclusas el 15 de agosto de 2014, fecha en que se conmemorará el primer centenario del canal de Panamá, aunque una crisis surgida por sobrecostos entre el consorcio Grupos Unidos por el Canal y la Autoridad del Canal de Panamá, ha retrasado seriamente los trabajos hasta el 2015.

Recientes adaptaciones al reglamento interno de la ACP y de la Autoridad Nacional del Ambiente de Panamá (ANAM) eliminan barreras burocráticas en miras al proyecto de construcción de un tercer juego de esclusas.

Así, con el propósito de mejorar la calidad del servicio ofrecido a sus clientes y debido al congestionamiento que está sufriendo el canal hasta que se complete la ampliación en 2014, la Autoridad del Canal de Panamá implantó un servicio de reservas, que ofrece cupos de tránsito para un máximo de 24 navíos por día que deseen garantizar una fecha de tránsito y una travesía de 18 horas o menos. Los cupos de reserva están disponibles vía Internet hasta con un año de anticipación, y el interesado debe pagar una tarifa preferencial además del peaje normal. También está disponible el cupo número 25 que se asigna por subasta al mejor postor. El récord de la mayor tarifa pagada mediante el sistema de reserva de cupos y subastas del Canal de Panamá, es de US\$ 220.300 y ocurrió el año 2006 con el tanquero Panamax Erikoussa, que avanzó una fila de 90 navíos detenidos por trabajos de mantenimiento de la esclusa de Gatún, evitando así una demora de siete días. La tarifa de reserva normal hubiera sido de apenas \$ 13.400.

La mayor parte del tráfico que surca el canal se desplaza entre la costa atlántica de los Estados Unidos y el Extremo Oriente, mientras que el tráfico entre Europa y la costa oeste de los Estados Unidos y Canadá constituyen la segunda ruta principal del comercio de la vía acuática. Sin embargo, otras regiones y países, como los países vecinos de Centro y Sudamérica, dependen proporcionalmente mucho más de esta vital arteria para promover su adelanto económico e incrementar el comercio.





Los principales productos que transitan por el canal son granos, carga en contenedores, cobre, petróleo y derivados.

Anualmente se invierten alrededor de diez millones de dólares en programas de adiestramiento al personal sobre el funcionamiento y mantenimiento del canal.

Desde su apertura, hace ya 100 años, el Canal ha proporcionado un servicio de tránsito de calidad a más de 700.000 barcos, lo que hoy se refuerza con el dato de que anualmente se invierten alrededor de diez millones de dólares en programas de adiestramiento y capacitación al personal para el funcionamiento y mantenimiento



del canal. Aún cuando en años recientes ha habido un aumento en el número y el tamaño de los barcos que transitan, gracias a la ejecución de mejoras diseñadas para responder a la demanda del tráfico el tiempo promedio de permanencia de un barco en aguas del canal es inferior a las 24 horas.

